

## **La Eurociudad vasca Bayonne-San Sebastián: ante una gran oportunidad**

**José Ramón Beloki Guerra**

Diputado Foral de Economía. Diputación Foral de Gipuzkoa

**SUMARIO:** INTRODUCCIÓN.- I. EL PROYECTO DE LA EUROCIUDAD.- II. PROYECTO “EUROPEO”.- III. DE HONDAS RAÍCES HISTÓRICAS.- IV. BASES DE PARTIDA DEL PROYECTO. V. PROYECTO DE FUTURO.- VI. SISTEMA DE TRANSPORTE Y EUROCIUDAD

### **INTRODUCCIÓN**

Cuando, hace algún tiempo, los organizadores de estas Jornadas sobre *“Las Redes Transeuropeas y el Modelo Federal de la UE”* me invitaron a participar en las mismas, les pregunté a ellos y me pregunté a mí mismo qué podía aportar, por mi lado, en orden a ir configurando, entre y ante tanto participante y asistente ilustre, la visión de Euskadi sobre el tema.

Dudé, no poco, en aceptar la invitación. No acertaba a definir por dónde podía encaminarse mi participación.

Al final, como ven ustedes, dije que sí y lo dije en el momento en que me decidí a hablarles a ustedes de algo de lo que, de seguro, han oído hablar más bien poco, hasta el día de hoy, pero algo cuyo desarrollo y futuro, entiendo, está estrechamente ligado al temario central de estas Jornadas. En concreto, a cómo finalmente estructure el País Vasco, hacia dentro y hacia el exterior, su propio Sistema de Comunicación y Transporte con relación a y en el seno de las Redes Transeuropeas.

De ahí el enunciado por el que me incliné finalmente y del que vengo a hablarles: “La Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián ante una gran oportunidad”. La tesis de mi intervención es bien simple: estos tiempos de definición e implementación de algunas grandes actuaciones que van a ser decisivas para el futuro del País Vasco en el campo de las Infraestructuras de Comunicación y Transporte, son también los tiempos en los que la llamada Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián se juega en gran medida su futuro. Son tiempos, en todo caso, de gran oportunidad para dicho proyecto.

### **I. EL PROYECTO DE LA EUROCIUDAD**

Al proyecto de la Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián me refería cuando decía que venía a hablarles de algo de lo que seguramente ustedes han oído hablar más bien poco.

Hace siete años, justo por estos días de Enero, que el proyecto fue dado a conocer mediante un documento de intenciones firmado por el entonces presidente de la Diputación Foral de Guipúzcoa, Eli Galdos, y el presidente, tanto del Distrito BAB (Bayona-Anglet-Biarritz) como en aquel momento también del Consejo General de los Pirineos Atlánticos, al mismo tiempo que alcalde de Bayona, Sr. Henri Grenet, padre del actual alcalde de la misma ciudad, Jean Grenet.

Pero el proyecto, en sus primeros años de existencia y desarrollo, no ha tenido tanto empeño en darse a conocer cuanto en, paso a paso, abrir el paso al establecimiento de unos planteamientos claros de desarrollo del mismo hacia el futuro. Había otros muchos trabajos previos.

No es, pues, ningún defecto achacable a ninguno de ustedes el que apenas lo conozcan. Es, más bien, consecuencia de los propios planteamientos del proyecto.

Ahora bien, al proyecto le ha llegado la hora, no tanto de darse a conocer por darse a conocer, cuanto de, si, de verdad, pretende ser un proyecto de futuro, hacerse presente allá donde dicho futuro se esté planteando, diseñando y/o decidiendo. Le ha llegado la hora de hacerse oír en tal sentido. Y, desde luego, cabría decir que corre el riesgo de perder el tren del futuro, si no se hace oír en el contexto de Jornadas como éstas, que van configurando el esquema y la voluntad de futuro en temas de tanta trascendencia para el País Vasco, en concreto para su Sistema de Transporte y, dentro de él, como intentaré razonar, para el sistema de transporte del área y proyecto que denominamos EUROCUIDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN y, más en general, para el desarrollo futuro de la misma.

Máxime cuando estas reflexiones se hacen, además, como también hace el propio proyecto de la Eurociudad, enmarcándolas en el contexto de la creación de la Unión Europea.

## II. PROYECTO “EUROPEO”

El proyecto de construcción de la Unión Europea es un proyecto, se dice, excesivamente lejano para los ciudadanos de muchos, sino de todos los Estados. Se dice, y se dice seguramente con razón.

Esto con toda probabilidad es verdad, también, en el caso de los ciudadanos vascos. Pero evidentemente hay diferencias y hay matices. Y, en concreto, hay ciudadanos para quienes la construcción europea está muy lejos de ser, aunque no sea más que por su ubicación geográfica, algo que no se haga presente en su vida diaria.

No hay sino recordar lo que ocurrió con la llamada “desaparición” de las fronteras de 1992. Aquel hecho afectó, más o menos, a todos los ciudadanos/as vascos/as y/o españoles/as-franceses/as en la medida en que resultaban afectadas, por ejemplo, antes o después, buena parte de las empresas vascas y/o españolas en sus exportaciones y/o importaciones. Pero afectó de forma mucho más intensa, por ejemplo, a los ciudadanos/as de Irún o Hendaya, a muchos de los cuales una decisión política europea les dejó, como quien dice, sin empresa donde seguir trabajando.

La aplicación o no de los acuerdos de Schengen nos afectan, también, a todos en la medida, al menos, en que alguna vez traspasamos “la o una frontera”. Pero evidentemente afecta mucho más a quien vive en Bidart o Hendaya y trabaja en Irún o San Sebastián o viceversa, y, por lo mismo, tiene que pasar diariamente “esa misma frontera”. Como afecta, mucho más, a la geografía urbana de Irún el hecho de que, hoy todavía, los responsables de ello no hayan sido capaces de, en aplicación y desarrollo de esos mismos acuerdos, replantear las viejas zonas fronterizas con nuevos esquemas transfronterizos de ordenación urbana.

Y podría seguirse con otros ejemplos.

Uno más, al que me referiré posteriormente: para muchos, el esquema claramente fronterizo con el que está planteado el punto de conexión ferroviario (mejor cabría decir de desconexión, haciendo justicia a la filosofía original con la que se diseñó) en Irún y Hendaya entre los ferrocarriles españoles y vascos puede ser, hoy en día, un problema técnico, quizás incluso menor, por resolver. Pero sólo Irún y Hendaya saben lo que dicho esquema les condiciona, por ejemplo, para su desarrollo urbano, plantándoles unas enormes playas de vías en medio de ellas.

No sigo, por el momento.

Permítanme la comparación: para algunos la construcción europea viene a ser algo al estilo de lo que a menudo se entiende, también por cierto equivocadamente, por macroeconomía: grandes principios, mucha teoría y estadísticas, pero poca relación con el día a día económico-vital de cada cual, persona o empresa. Algo un tanto lejano. Ya ello se contrapone, la microeconomía, entendida ésta como las cuentas del día a día, el discurrir diario, paso a paso, de la economía doméstica o empresarial...

Siguiendo con la comparación: no a todos los ciudadanos, ni aún queriéndolo o simplemente por mirar hacia otro lado, nos está permitida la inconsecuencia de despachar la construcción europea como un proyecto macro, algo lejano, hoy todavía de poca incidencia en nuestras vidas, cuestión de estadísticas y grandes principios, algo más de especialistas que viajan regularmente a Europa, en concreto a Bruselas y/o Estrasburgo, que de los ciudadanos comunes y corrientes que somos todos. Para algunos, Europa, hace ya bastante tiempo que es también un proyecto micro, una realidad que se nos está haciendo presente en la vida diaria, de forma cada día más evidente y más imperiosa. Incluso con sus inconsecuencias. En algún sentido, sobre todo con éstas, me atrevería a decir.

Por ejemplo a los ciudadanos guipuzcoanos y labortanos que vivimos, dicho simplificadamente, entre Bayona y San Sebastián. Habría que decir con más precisión: a los ciudadanos "fronterizos" que vivimos entre ambos núcleos mayores de población. Porque, si en algún sitio es cierto que Europa se vive y, por lo mismo, se construye en el día a día, es en territorios fronterizos, tales como el nuestro, motivo por el que este tipo de territorios han sido calificados, por la propia literatura comunitaria, como crisol y laboratorio de experimentación diaria de la construcción europea.

### III. DE HONDAS RAÍCES HISTÓRICAS

Conviene precisar, sin embargo, algo que está muy lejos de tener aplicación exclusiva respecto a la construcción europea en las zonas fronterizas, aunque es cierto que es en éstas donde se muestra de forma especialmente evidente. La construcción europea, lejos de ser una construcción planteada desde esquemas teóricos alejados de la realidad, viene a recoger y replantear en muchos casos, y veremos si a solucionar, viejos problemas pendientes.

Problemas frente a los que los viejos esquemas estatales de actuación se habían mostrado incapaces de darles una solución eficaz y satisfactoria. Problemas, por ejemplo, del calado de las propias guerras europeas. No hay forma, no hay desde luego forma mejor, de entender la construcción europea si no es bajo el prisma de la necesidad de evitar ese desastre monumental repetido, en el espacio de unos pocos años, que fueron las dos guerras europeas.

Pero las guerras constituyen, como es sabido, la eclosión sangrienta, en un momento, de múltiples y variadísimos problemas. Eclosión que se debe evitar sin ahorrar esfuerzos. El haberlo evitado en la segunda parte del siglo XX constituye ya un gran triunfo de la construcción europea. Pero insuficiente, a todas luces, en la medida en que no ayudaran resolver los múltiples problemas que ayer han estado, con importancia evidentemente desigual, en la retaguardia de dichas guerras y que, desde luego, mañana volverán a estar en el frente de muchos problemas que pueden impedir el que Europa sea finalmente el espacio político, social y económico capaz de competir, con éxito, en la economía y en la política mundial del futuro.

Muchos de estos problemas se muestran con especial claridad en las zonas fronterizas, - zonas centrales, por lo demás, no lo olvidemos, por lo que a los acontecimientos bélicos se refiere-, en los que, con mayor evidencia y rigor, se plantearon ayer los viejos y rígidos esquemas estatales y en los que consecuentemente mayores cambios son necesarios y/o *son*/debieran ser posibles en los nuevos esquemas europeos, necesariamente más flexibles.

Este también es el caso, en lo que le corresponde, de la zona fronteriza que afecta al País Vasco Sur, Guipúzcoa en primera línea del mismo, y al País Vasco Norte, con Lapurdi en primera línea de vecindad respecto de Guipúzcoa.

Es evidente que esa frontera ha sido especialmente impermeable, desde la perspectiva de los dos Estados, el francés y el español, durante buena parte del pasado siglo XX. Pero no siempre ha sido igual en el transcurso de los siglos anteriores. Muy al contrario: la permeabilidad de esa zona ha pasado por circunstancias históricas muy diversas que, por desgracia, ni siquiera, que yo sepa, están debidamente historiografiadas, a pesar de merecerlo. Y, desde luego no soy hoy, y menos aquí, quien desea extenderse aquí al respecto. Con dejar constancia de tal hecho es, ahora y aquí, suficiente.

Porque con ello es suficiente para extraer la conclusión que desearía extraer antes de seguir adelante: el proyecto de LA EUROCIUDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN es en toda extensión y alcance un proyecto planteado desde y a partir de la construcción de la Unidad Europea. Pero no es menos verdad que se trata de una realidad-proyecto que cuenta con raíces históricas profundas y muy variadas, muy anteriores, claro está, no ya a la entrada de España en la CEE, sino, asimismo, muy anterior a la propia fundación de las primeras Instituciones “comunitarias” y al propio siglo XX. Por eso cabe decir con mayor precisión que lo que la construcción europea permite respecto a proyectos tales como el de la Eurociudad Vasca Bayona-San Sebastián es, más bien, recoger y replantear realidades y problemas presentes y de pasado, en casos muy anteriores, y, ojalá, que les permita también en el futuro resolverlos de forma satisfactoria en base a marcos nuevos de actuación comunitaria dentro del proyecto de creación de la Unión Europea. Es justamente lo que esta breve ponencia mía quisiera plantear y reivindicar: en la misma forma en que, como es el caso de estas Jornadas, estemos abordando, desde marcos, esquemas y planteamientos europeos, la solución de problemas tales como los que se refieren al sistema de transporte vasco en su conjunto, es necesario que lo hagamos en base a planteamientos y esquemas que permitan superar también problemas que los viejos sistemas de transporte no sólo no han resuelto, sino incluso han podido agravar en territorios tales como los de la Eurociudad.

Esta reivindicación no se plantea en términos de pasado, en cualquier caso. No se hace en función de ningún tipo de reparación de lo que se haya podido hacer indebidamente en un tiempo anterior. Se hace, sobre todo, en términos de futuro, en razón de un convencimiento firme de que en ello, en hacerlo de una forma u otra, nos estamos jugando el desarrollo futuro de la EUROCIUDAD.

Se hace en función de un Proyecto de futuro. El propósito nada oculto de esta ponencia es hacer al oyente/lector partícipe cómplice de este mismo convencimiento y proyecto.

#### **IV. BASES DE PARTIDA DEL PROYECTO**

Permítanme empezar por describirles con alguna mayor precisión el territorio de la Eurociudad. Para ello, voy a empezar por mostrarles un par de mapas que algunos de ustedes quizás hayan visto, pero seguramente no todos. Porque son más bien nuevos y, hasta el día de hoy, poco difundidos.

Por cierto, son mapas que han sido realizados en el seno del proyecto de cooperación de la EUROCIUDAD.

El primero de ellos (*Ver Mapa 1*) es un mapa aéreo. Un mapa, con base en la fotografía aérea obtenida a partir de un vuelo realizado a 6.000 m de altura (escala 1:40.000). Vuelo, que, por cierto, nos costó sudor y lágrimas poder hacerlo. Nos costó sudor y lágrimas por una razón muy simple: porque hoyes el día en el que es muy difícil llevar a cabo un vuelo transfronterizo. Pero, en cualquier caso, se hizo y el resultado está ahí mostrando yo diría que tres cosas

básicas. No exactamente cosas novedosas, pero sí cosas a menudo muy olvidadas y que, desde luego, interesa aquí subrayar:

1. Para empezar, que en medio de la Eurociudad, esto es, entre Irún, Fuenterrabía y Hendaya, la naturaleza no ha puesto fronteras físicas. La Eurociudad, no lo olvidemos, está asentada en los Pirineos, auténtica frontera y/o obstáculo físico en buena parte de los mismos entre los Estados francés y español. Pero está asentada en su extremo Oeste, esto es, allá donde los Pirineos deciden bajar hasta el mar. Y todo lo que la naturaleza ha puesto entre las citadas localidades es un río y una entrada de mar, nada infranqueable, como es el Bidasoa. Nada realmente separador. No más, cuando menos, que lo que la naturaleza ha puesto entre tantas y tantas localidades situadas a un lado como otro de la frontera.
2. Que, visto desde el aire, en tanto nos mantengamos a cierta altura, uno diría que los ciudadanos tampoco hemos puesto mayores separaciones y/o fronteras físicas entre nosotros. Da en efecto la impresión de que nos hemos puesto a vivir todos en una especie de régimen de vecindad y proximidad física más que notable unos con otros, constituyendo eso que hoy se llama una conurbación, una metrópoli o como se la quiera denominar, sin que se atisbe, siempre que sigamos en el aire a una cierta altura, dónde exactamente se rompe la misma en dos pedazos.
3. Que una mirada más atenta y analítica, incluso realizada desde el aire, sólo que a altura más baja, empieza sin embargo a mostrar ya signos de que hay, en el seno de dicha conurbación, una diversidad de elementos difícilmente explicables si no existe algo así como una frontera separadora: por ejemplo, dos aeropuertos tan próximos, a menos de 20 km uno del otro; o, todavía más claro, enormes playas de vías ferroviarias en medio justamente de las tres localidades situadas en el centro de la conurbación: Irún, Hondarribi, Hendaya; o, incluso, dos modelos diferenciados claramente de desarrollo urbano, con concentración de población y de actividad en los núcleos urbanos de San Sebastián, Rentería, Pasajes e Irún, mientras que con una notable mayor dispersión de desarrollos residenciales en Hendaye, Saint Jean de Luz y el BAB y su entorno y la concentración de la actividad del sector servicios principalmente en el BAB, Y en Anglet en particular.

Esta diversidad-falta de concertación-ruptura de modelos se confirma plenamente tan pronto deja uno el aire, aterriza, en cualquiera de ambos aeropuertos y empieza a observar la realidad.

A aterrizar puede ayudarnos el segundo de los mapas.

Este es un mapa “clásico” (*Ver Mapa 2*) sólo que realizado, por primera vez, de forma realmente transfronteriza. Digamos que un mapa clásico de una “realidad” nueva: LA EUROCIUDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN.

Su elaboración, como pueden ustedes imaginar, ha constituido la prueba plena y clara de que, en efecto, estamos ante en eso que se llama un territorio fronterizo. Con toda la carga que ello tiene. Ha sido necesario superar toda una carrera de obstáculos fronterizos, simplemente para hacer un mapa. (*Ver Mapas 3 y 4*). Recuerda uno el día en el que, intentando mostrar que Hendaya no era *el finis terrae* de Francia, y que Irún y Fuenterrabía no eran *el finis terrae* del Estado español, procedimos a pegar, no sin dificultad y con una necesaria habilidad por cierto, dos mapas: uno de este lado, que terminaba en una orilla del Bidasoa y otro, que finalizaba en la otra orilla del Bidasoa. Después han sido necesarios trabajos arduos de compatibilización de sistemas de información geográfica, establecimiento de criterios comunes en una diversidad de temas, etc. para poder llegar a este mapa de la EUROCIUDAD VASCA BAYONNE-SANSEBASTIÁN.

Volvamos al Mapa transfronterizo (*Ver Mapa 2*), logrado con tanto esfuerzo. ¿Qué enseña?

En resumen, confirma plenamente las dos constataciones básicas que realizábamos anteriormente: que estamos, en efecto, ante un fenómeno típico de generación de un fenómeno de conurbación; pero que lo estamos en medio de un territorio grandemente condicionado por dinámicas fronterizas.

Vayamos a mayores detalles y precisiones.

Estamos ante una conurbación. Es una forma de hablar. Cabría decir, con más precisión, que estamos ante lo que más bien podemos calificar como una nebulosa realidad urbana polinuclear, caracterizada por la existencia de una multiplicidad de ciudades de rango e influencia moderadas. Estamos ante una realidad urbana que se encuentra en un proceso de progresiva consolidación metropolitana.

Se trata de una realidad que, geográficamente hablando, se encuentra, como decíamos, ubicada sobre uno de los istmos Pirenaicos, en concreto el situado en el extremo Oeste de los Pirineos, en medio de lo que, en dinámicas de desarrollo europeas, se ha denominado "Arco Atlántico" (por cierto, todo él, caracterizado por ser un espacio urbano poco estructurado y poco dinámico). Se trata del istmo que, por cierto, históricamente ha sido el más permeable para las relaciones Norte-Sur europeos, hasta el punto de que cabe afirmar que ésta es precisamente otra gran singularidad de este Territorio y de la realidad urbana difusa de la que hablábamos: el formar parte de un Eje transeuropeo Norte-Sur, hecho éste que, como veremos, unido a las características geográficas y orográficas del Territorio, le condiciona grandemente la forma en que tiene y a nuestro juicio tendrá lugar su desarrollo. Hasta el punto de que, como muestra el mapa, la EUROCIUDAD es, de hecho, un corredor europeo urbano polinuclear, organizado más bien linealmente, a lo largo de un estrecha franja costera y, con un área relacionada, hacia el interior, de carácter rur-urbano.

Demos algunos datos: estamos hablando de un espacio, configurado en tomo y en medio de dos ciudades, Bayona y San Sebastián, separadas la una de la otra por 55 km, 20 km en territorio español, 35 km en territorio francés.

Se trata de un territorio que tiene cierto carácter de isla respecto a ciudades de su entorno, situada como está entre dos grandes ciudades, Burdeos y Bilbao, suficientemente distantes ambas de ella como para poder hablar en tales términos.

Se trata de un espacio geográfico de aproximadamente 942 km<sup>2</sup>, de los que 474 km<sup>2</sup> en el lado guipuzcoano (24% del total de Guipúzcoa) y 468 km<sup>2</sup> en el lado labortano (6% del total de los Pirineos Atlánticos).

Abarca un total aproximado de 585.000 habitantes de los que 410.000 en el lado guipuzcoano (60,6% del total de Guipúzcoa) y 175.000 en el lado labortano (lo que viene a ser el 70% del total de habitantes del País Vasco Norte y 30 % del total de habitantes de los Pirineos Atlánticos).

Relacionando espacio con habitantes, ello significa que en el lado guipuzcoano de la Eurociudad los habitantes por kilómetro cuadrado son 876 (la media de Guipúzcoa es de 342 hab/km<sup>2</sup>); mientras que los habitantes por kilómetro cuadrado en el lado labortano son 376, siendo la media del Departamento de los Pirineos Atlánticos de 78).

Queda, pues, fuera de toda duda de que estamos realmente ante un fenómeno urbano de clara concentración de personas y actividades. Fenómeno que al día de hoy cabe decir que alcanza de lleno a más de 40 ciudades y pueblos. Cuarenta y cuatro son, en concreto, los que figuran en la página WEB de la EUROCIUDAD como formando parte de la misma: Ahetze, Aia, Andoain, Anglet, Arbonne, Arcangues, Askain, Astigarraga, Bassussarri, Bayonne, Biarritz, Bidart, Biriátou, Boucau, Ciboure, Donostia- San Sebastián, Erreterria, Getaria, Guethary, Halsou, Hendaye, Hemani, Hondarribia, Irun, Jatsou, Lahonce, Larressore, Lasarte-Oria, Lezo, Oiartzun, Orio, Pasaia, Saint-Jean-de-Luz, Saint-Pée-sur-Nivelle, Sare, Sounède, St. Pierred'Irube, Urnieta, Urrugne, Usurbil, Villefranque, Zarautz y que de seguro, de acuerdo con

ese concepto tan al uso en la literatura europea de “geometría variable”, se puede y se va a ir extendiendo, hasta alcanzar, con diferentes niveles de intensidad, por este lado del Bidasoa, a toda Guipúzcoa (de quien ya el Padre Larramendi hablaba ya en sus días en términos de “pueblo continuado”) en incluso a todo el País Vasco Sur y, por el otro lado del Bidasoa, también a la totalidad del interior de lo que se abarca cuando se habla de Pays Basque.

Este es un fenómeno imparable, a nuestro entender.

Pero a esta constatación debe añadirse, como decíamos, otra, al día de hoy no menos real, importante y decisiva y que matiza grandemente el fenómeno anterior: su carácter hoy por hoy decisivamente fronterizo.

Un análisis medianamente atento del conjunto de las infraestructuras de que dispone, en los diversos campos, y desde luego en el campo de las infraestructuras de comunicación, nos daría una idea clara de dicho carácter fronterizo. Se trata, en el mejor de los casos, de infraestructuras edificadas al margen unas de otras, cuando no unas contra otras, sin jamás prácticamente haber sido planteadas desde la perspectiva conjunta, de uso y servicio común para lo que podía ser la EUROCIUDAD o la CONURBACIÓN.

El sistema ferroviario es un paradigma de ello, como es sabido, habiendo sido planteado en base a dos anchos de vía distintos. Pero cabría decir cosas análogas, aunque evidentemente no tan clamorosas, del resto de los sistemas de comunicación. No hay más que analizar sus respectivos sistemas de funcionamiento: sin planteamientos de conjunto y, desde luego sin coordinación, a espaldas los unos de los otros, e, incluso, en muchos casos, sin lógica alguna. Aunque quizás fuera más exacto decir que con una lógica única: la frontericidad entre dos Estados. Conocen ustedes el hecho, no sé si resuelto ya, de lo que ocurría con una carta que se enviaba por correo público, por ejemplo, desde Bayona a San Sebastián. La carta era remitida primero a París, para, desde París, ser remitida a Madrid y, desde Madrid, a San Sebastián.

Esa es, retratada en trazos gruesos, la lógica fronteriza con la que se ha venido construyendo y funcionando.

No sólo en el capítulo de las infraestructuras de comunicación y transporte. Ha ocurrido exactamente igual en el resto de los campos: el industrial, como el sanitario, como el de la gestión de los residuos sólidos urbanos, como en el medio ambiente.

Quedan rastros, y mucho más que rastros, por doquier. En el campo lingüístico, en el cultural, en los sistemas de funcionamiento de todos los servicios públicos y también gran parte de los privados, en los respectivos sistemas legales, prácticamente en todo, y, desde luego, también, en el poso que en las mentes de todos ha dejado este sistema de funcionamiento.

## V. PROYECTO PARA EL FUTURO

De la doble constatación de estar ante una realidad que progresivamente parece encaminada a acercarnos y unimos en el futuro, y, a la vez, de correr el grave riesgo de perder la oportunidad, de, en efecto, avanzar juntos de forma beneficiosa para todos a causa de las hondas y bien enraizadas reticencias fronterizas del pasado, es como surge el Proyecto de la Eurociudad Vasca Bayonne-San Sebastián. Dicho con otras palabras: el proyecto arranca del convencimiento de, por un lado, sentir que estamos algo así como “condenados” a convivir con y en una metrópoli. Por otro, desear hacerlo, convencidos como estamos, empujados entre otras cosas por una voluntad y vocación claras europeístas, de que la construcción europea nos sitúa ante esa gran oportunidad y que puede hacer que la Eurociudad, hoy más bien dormida, aflore a ambos lados de una superada frontera, haciéndola funcionar de forma conjunta e integrada, y logrando con ello que pueda competir mejor, con más garantías, en el nuevo concierto europeo de regiones y ciudades. Y todo ello con un fin: el de que redunde en

mayor provecho y beneficio para los ciudadanos y ciudadanas que en ella convivimos y conviviremos.

Pero este convencimiento y esta voluntad no hacen olvidar las dificultades y obstáculos, no menos reales ni de menor peso, del empeño.

Para empezar, volver operativa una conurbación es un empeño difícil en todas partes. Son muchas y muy variadas las inercias que todo proyecto de estas características debe superar para salir adelante. Experiencias de ello sobran por doquier.

¿Qué decir cuando a tales inercias se añaden las que se derivan del fenómeno fronterizo? Si la cooperación entre localidades y sus respectivos sistemas administrativos, incluso dentro de un mismo Estado, Región, Autonomía, Departamento o Territorio es todo lo complejo y difícil que se sabe, puede cualquiera imaginarse qué puede ocurrir en situaciones en las que el punto de partida es el de entramados institucionales sin parangón, dificultades enormes de entendimiento lingüístico entre los propios ciudadanos, paradigmas culturales grandemente alejados, sistemas legales y jurídicos de enorme disparidad, etc.

Y, sin embargo: ¿Puede/Debe ello llevarnos a no ser capaces de imaginar el desarrollo a futuro de Territorios tales, salvo en los viejos términos fronterizos en los que se ha venido desarrollando sobre todo en este último siglo?

Evidentemente no, si se cree en el desarrollo de la Unión Europea. ¿Cómo cabría, en efecto, compaginar desarrollos fronterizos, esto es, desarrollos agazapados tras las fronteras si el destino de éstas es el de ir desapareciendo gradualmente? ¿Cómo cabría compaginar, por ejemplo, el desarrollo en términos fronterizos con la introducción de una moneda única? ¿Cómo, incluso, podría casarse este rasgo fronterizo con ese otro fenómeno, que caracteriza como decíamos esta zona, que es el de estar, al mismo tiempo, ubicada en una zona de paso y tránsito, progresivamente más intensos, en la medida en que se avanza en la creación de un Mercado único y de una Unión europeos?, etc.

Seguir con los esquemas fronterizos condicionaría grandemente el futuro de este Territorio. Supondría un enorme coste para el mismo. Vendría a ser algo así, en su escala, como el coste de la no-Europa, de la noconstrucción europea. Algo que jamás debiéramos perder de vista cuando las dificultades de la construcción pueden, en momentos, ocultar el bosque.

De ahí, el Proyecto de la Eurociudad. Un proyecto evidentemente voluntarista.

Un proyecto que, por lo mismo, no debe caminar con excesivas prisas, sabedor de que se trata de un proyecto en el que es más fácil enunciarlo que llevarlo a cabo.

Pero un proyecto a largo plazo no es aquel proyecto que hoy se quede con los brazos cruzados. Muy al contrario, es un proyecto que debe orientar con claridad, desde ya, sus esfuerzos en la dirección estratégica en la que quiere caminar.

Y esto, respecto al proyecto de la EUROCIUDAD significa dar un giro, replantear muchas de las cosas que se venían haciendo y muchos de los modos en los que se venía operando. Significa ir hacia políticas de concertación y ordenación que se planteen, como no se ha hecho en el pasado, desde la buena escala.

El replanteamiento se llama: pasar de la nebulosa, hoy más intuida que real, conurbación a la creación de una CIUDAD, la EUROCIUDAD V ASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN. Trabajar, con método y desde la coordinación y la cooperación interadministrativa y público-privada, en la articulación y vertebración de un tejido urbano de 600.000 habitantes.

Significa volver efectivo lo que ya recogía el protocolo, firmado en su día por la Diputación Foral de Guipúzcoa y el Distrito - hoy, desde Enero de este mismo año, Comunidad de



Aglomeración- BAB: empezar a impulsar, racionalizar, coordinar y vehiculizar todas aquellas acciones y proyectos necesarios para dotar al eje Bayona-San Sebastián de las infraestructuras, equipamientos y servicios que cualquier ciudad europea de dimensión media exige para su desarrollo económico.

## VI. SISTEMA DE TRANSPORTE Y EUROCIUDAD

A estas alturas, empezarán ustedes a entender la razón de ser de mi presencia hoy aquí y del enunciado de mi ponencia en estas Jornadas.

Si la construcción y/o la reconstrucción de las ciudades se ha apoyado siempre en la reformulación y renovación de sus infraestructuras, y de forma destacada de sus infraestructuras de comunicación y transporte, es fácil imaginarse la trascendencia sustancial que tiene para el proyecto de una ciudad, uno de cuyos rasgos definitorios viene dado precisamente por estar situado en medio de un Corredor europeo, el N-S, en el extremo Oeste de los Pirineos, en concreto en medio de su eslabón Vitoria-Dax, reconocido como tal en ESSEN, en 1994, dentro de las 14 prioridades europeas. Máxime si a todo ello unimos el hecho de que dicha ubicación unida a su posicionamiento geográfico y sus condiciones orográficas le condicionan grandemente en su desarrollo, como lo veremos posteriormente. Este es el caso de la EURO CIUDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN.

Nuestra reclamación es clara, por todo ello: en la misma medida en que deseamos evitar caer en la contradicción de mantener geografías administrativas públicas cerradas, a cada lado y a ambos lados del río Bidasoa, frente a realidades económicas y sociales de día en día más abiertas y permeables, reclamamos que, por ejemplo, el nuevo Sistema de transporte del País Vasco se plantee teniendo en cuenta sobre todo dos realidades y vocaciones:

1. Que no impida ni siquiera obstaculice sino que, por el contrario, ayude positivamente a impulsar entre Bayona y San Sebastián el proyecto de EURO CIUDAD VASCA BAYONNE-SAN SEBASTIÁN por el que entendemos pasa, si por algún lado, en el futuro, el desarrollo de esa zona, a ambos lados de la frontera.
2. Que consecuentemente el nuevo Sistema de Transporte no sólo plantee los nuevos desarrollos en esquemas completamente diferentes y ajenos a las dinámicas fronterizas con los que se han construido en el pasado, sino, incluso, aprovechando tales nuevos desarrollos, “resuelva” algunos de los graves problemas que dicho sistema ha generado y sigue generando para el desarrollo de una ciudad o metrópoli organizada entre Bayona y San Sebastián. Esto es, que se haga intentando identificar y enfatizar las bases comunes, y potencialmente reforzables, del Territorio conjunto, sujeto a integrar.

Esta es la razón por la que, en el título de mi conferencia, hablo de “oportunidad” para la Eurociudad.

Entendemos que, si la puesta en marcha de un nuevo corredor ferroviario de alta velocidad o velocidad alta constituye, por sí misma una cierta revolución que obliga a repensar todo el sistema de transporte de un Territorio, esto es especialmente obligado en el caso de territorios, como el de la Eurociudad, donde, a dificultades orográficas evidentes se han añadido esquemas de actuación, en principio tan contradictorios en sí mismos con un sistema de comunicación, como el de organizarla en función de “fronteras” y “rupturas” de orden político.

La desaparición de las fronteras debiera llevar consigo también la desaparición de las ciudades y/o territorios fronterizos artificiales, si me permiten hablar en tales términos, y traer, como sería de desear en casos como éste, la reaparición de nuevas ciudades capaces de dar mejores respuestas a las necesidades del conjunto de los ciudadanos que van a vivir en ellos en el futuro.

Ello, como queda ya dicho, requerirá actuar en muy diversos frentes. Los proyectos de infraestructuras de comunicación y transporte son clave pero no lo son todo. Es necesario, como intenta hacer también el Proyecto de la Eurociudad, diseñar actuaciones “comunes”, también en el área sanitaria, en el medioambiental; en el lingüístico-cultural; turístico, económico- industrial; en la oferta educativa; y sin olvidar, tampoco, en ningún momento, los problemas de gobernabilidad urbana que estas nuevas realidades plantean.

Construir una ciudad es tarea compleja que requiere de la actuación de todos y en todas las áreas.

Pero hoy y aquí me corresponde insistir, sobre todo, en que el futuro de las ciudades, y por lo mismo de la Eurociudad, está estrechamente ligado a las infraestructuras de comunicación de que disponga y al sistema de transporte que se le dote.

Y en esto sí que la historia futura de la Eurociudad debe ser diferente de la que ha sido su historia pasada, y es todavía su historia presente.

No es mi propósito avanzar mucho más en este campo. No soy quién ni me siento capaz de definir en qué términos precisos debe plantearse este futuro diferente. Pero sí quisiera llamar la atención sobre algunos de los graves problemas a los que ese nuevo planteamiento debe hacer frente y resolver.

1. El primer gran problema es el de la insuficiencia evidente de las infraestructuras viarias actuales para hacer frente a ese rasgo esencial de la Eurociudad como es el de ser uno de los dos únicos pasos naturales de comunicación de España y Portugal con el resto de Europa.

Basta observar el tráfico transfronterizo que hoy se da podríamos decir que entre Bayona y San Sebastián.

He aquí unos datos:

En concreto el tráfico a través de Biriattou, esto es a través de la A-63, era, en 1985 de 5.783 vehículos. Trece años más tarde, en 1998, era de 17.301 vehículos. En septiembre del año pasado era de 19.345. La evolución entre 1985 y 1999 ha sido, pues, que el tráfico a través de Biriattou se ha multiplicado por 3,34.

Por lo que respecta al tráfico pesado: en 1985 era de 1.383 vehículos, en 1998 de 6.447. Y en septiembre de 1999, de 7.315 vehículos. Esto es, el tráfico pesado se ha multiplicado por 5,29 en esta autopista entre 1985 y 1999.

(Ver gráficos I y II) sobre evolución del transporte en Perthus (A-9) y Biriattou (A-63).

Las previsiones a futuro apuntan, con fuerza, en la misma dirección. Los 10.673 vehículos ligeros que pasaban en 1997 diariamente la frontera por la A-63 se convertirán en 15.662 para el año 2020. Los 5.657 del 97 en ese mismo punto se convertirán en 19.713, según previsiones. Lo que da un total de 35.275 vehículos/día en el año 2020 en el paso “fronterizo” de la A-63 contra los 16.330 del año 1997.

Es la constatación de esta insuficiencia viaria por carretera, unida a la conciencia de lo que va a seguir ocurriendo al respecto en los próximos años, lo que hace que Guipúzcoa, por ejemplo, esté, en la actualidad, en un proceso de inversión en carreteras tan importante.

Por cierto, aunque no sea más que de pasada, me gustaría dejar testimonio de que además Guipúzcoa está más bien sólo, al día de hoy, en este tema, porque, al parecer, la conciencia de que ese Territorio soporta los requerimientos de un Eje transeuropeo no debe ser suficientemente aguda en el resto de las Instituciones Públicas, muy en especial en el Gobierno estatal, en cuya mano han estado y siguen estando los fondos que la CEE

resolvió destinar en buena medida a la resolución de problemas tales, los llamados Fondos de Cohesión, como para acudir en su ayuda, de forma que hoyes el día en el no llegado prácticamente una sola peseta o si prefieren un solo Euro con tal destino “europeo” a dicho Territorio.

2. Es evidente, en cualquier caso, que hoy tiene menos sentido que nunca el referirse a las infraestructuras de comunicación analizando únicamente las infraestructuras viarias por carretera. Esto es especialmente evidente en el seno de la Eurociudad, donde seguramente un análisis y un planteamiento de las infraestructuras desde la perspectiva exclusiva de las infraestructuras viarias por carretera podría desembocar en la conclusión simple pero cruda de “no tener salida ni solución”.

De ahí la necesidad de hacerlo en el contexto del sistema de transporte en su globalidad y hoy en día, de forma especial, teniendo en cuenta el sistema ferroviario. Pues bien, a la inadecuación/insuficiencia del sistema viario por carretera debe añadirse, sin miedo a equivocarse, la insuficiencia- inadecuación del sistema de transporte en su totalidad al día de hoy para hacer frente a las necesidades de la Eurociudad al respecto.

Si es verdad que la N-I y la N-IO son infraestructuras que se están volviendo cada vez más urbanas y que la A-8, A-63 y A-64 son infraestructuras con capacidad siempre insuficiente, no menos verdad es que lo que aportan, hoy por hoy, las infraestructuras ferroviarias para la solución de estos problemas es francamente escaso e insuficiente. Y, por supuesto, ni las infraestructuras portuarias ni las aéreas cuentan apenas a estos efectos.

De ahí la necesidad de abordar el problema en su conjunto. La creación próxima de un nuevo corredor ferroviario de alta velocidad o velocidad alta constituye una ocasión magnífica, si no única, de proceder a tiempo a dicho replanteamiento.

3. Esta insuficiencia no va a ir a menos, como queda dicho. Por el contrario: todo apunta a que el territorio de la Eurociudad va a seguir siendo un territorio canalizador de creciente flujos de viajeros y mercancías. El gráfico III, antes aludido, es suficientemente explícito.
4. No sin cierta paradoja, sin embargo, debe también constatar que la insuficiencia/inadecuación de los planteamientos de transporte para las necesidades de la Eurociudad como Eje transeuropeo, es perfectamente compatible con otro hecho, no menos, cierto: el que podemos calificar de una cierta excesiva, o con riesgo de serlo, acumulación de infraestructuras en ella. Se trata, en efecto, de un territorio, más bien estrecho, que es atravesado longitudinalmente por acumulados elementos infraestructurales, de paso y/o de estructura interna. (Ver mapas 5, 6 y 7)

Acumulación que se vuelve especialmente problemática si se repara, al mismo tiempo, en los siguientes hechos:

- el que dicha acumulación de infraestructuras se produce sin una estructura real del sistema de transporte en su conjunto.
- que la Eurociudad cuenta con territorio a la vez escaso, más bien lineal, de orografía difícil sobre todo en el lado Sur para actuar sobre ella, especialmente en el campo de las infraestructuras y dentro de ellas en el de las infraestructuras de transporte y comunicación.

La combinación de tales hechos hace que la Eurociudad se encuentre hoy, y hacia el futuro, con especiales dificultades para hacer frente a sus necesidades infraestructurales. Con problemas tales como el de la carestía del suelo y de encarecimiento comparativo de las obras de construcción de las infraestructuras. Y con problemas, a menudo excesivamente olvidados, pero no por ello menos importantes, como son los que se están derivando del hecho de que el sistema urbano de la Eurociudad se esté resintiendo cada vez más de la necesidad imperiosa

de hacer frente a las exigencias del tráfico europeo N-S que se vehicula a través del extremo oeste de los Pirineos por el hecho de que, cada día más, las infraestructuras de comunicación y transporte están pasando a formar parte de tejido propiamente urbano de la Eurociudad.

Si, tal como, hace ya algunos años, manifestó con claridad el equipo de trabajo de la UPV, que, dirigido por el profesor Unzurrunzaga, analizó los problemas de ordenación territorial de la Conurbación Bayona-San Sebastián, “es necesario y urgente planificar nuevos ejes infraestructurales viales alternativos a los canales existentes, que contribuyan a mejorar la estructura urbana de Donostialdea integrada en la Conurbación Bayona San Sebastián”, no es problema fácil de resolver el de compaginar esta necesidad con seguir siendo territorio por el que transcurre un Eje de comunicación transeuropeo de tanto tráfico como el Eje N-S. Máxime cuando el terreno es escaso y de gran dificultad orográfica, especialmente a su paso por Guipúzcoa.

No es extraño que, a la vista de todos estos datos y reflexiones, el grupo de trabajo que bajo la denominación *INFRASTRUCTURES & DEPLACEMENTS: Le franchissement des Pyrénées* trabaja en el seno del *Conseil de Développement du Pays Basques* hable “des risques d'engorgement du réseau routier a court et moyen terme” y que describa la situación del Pays Basque afirmando que “se trouve aujourd' hui au coeur des échanges Nord-Sud, ce qui présente des avantages a exploiter, mais aussi des inconvénients qu' il convient de limiter”. O también: “En réalité, la charniere basque tient autant du noeud que du verrou. L'etrotissement du couloir qu'elle constitue, au pied occidental des Pyrénées, fait peser des risques évidents de rupture d'équilibre: saturation des infrastructures, nuisances environnementales, concurrence foncière,...”.

¿Va a ser posible y cómo compatibilizar la construcción de una CIUDAD, a escala de la realidad urbana y social que está aflorando entre Bayona y San Sebastián, que sea capaz de compatibilizar una trama y estructura urbana ajustada a tal realidad, sin perder, al mismo tiempo, los rasgos de corredor europeo? ¿Cómo?

El proyecto elabora en estos momentos lo que ha definido como el Libro Blanco de la Eurociudad Vasca Bayona San Sebastián en base al cual empezar a responder a esa interrogante.

No es fácil responder con precisión a esa pregunta. Y, desde luego, no se trata de una respuesta que alguien, sólo y por su lado, deba dar. Ni tampoco hay garantía alguna de acierto en la o las respuestas que finalmente se den.

Pero ningún error sería mayor que, por las dificultades en dar con las respuestas, evitar la formulación de las preguntas.

A ello es a lo que quisiera invitar y empujar a todos cuantos estos días están en la reflexión del sistema de transporte del País Vasco.

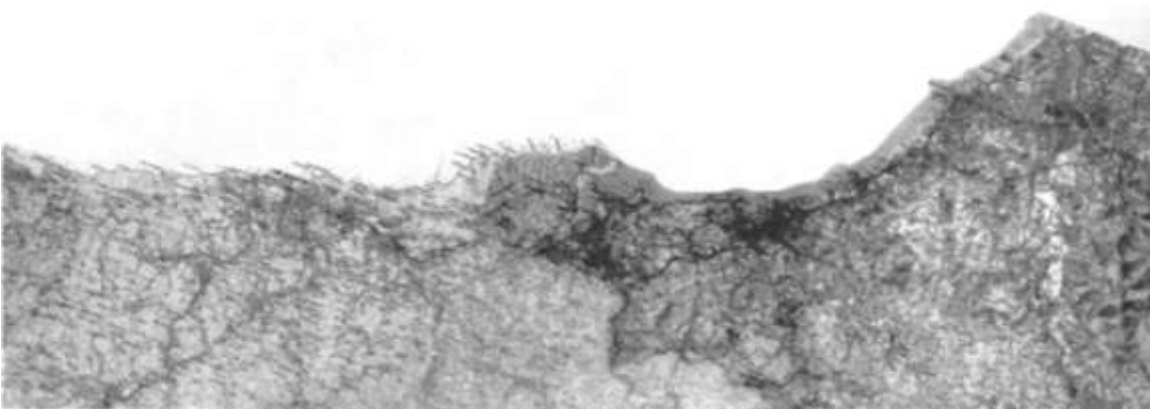
En definitiva, repito por última vez, les invito a que, en sus reflexiones, enmarcadas en el proceso complejo de creación europea que vivimos y que queremos vivir protagonistamente, no se olviden de que el extremo Oeste de los Pirineos, allá donde éstos son más permeables, allá también donde hasta hoy ha prevalecido la ley de las fronteras, no sólo es necesario organizar bien, con eficacia, seguridad y respeto a la naturaleza, el paso de un corredor europeo de comunicación, sino, también, hacerlo de forma transfronteriza, esto es, dando paso a una nueva ciudad, la Eurociudad Vasca Bayona-San Sebastián, que permita a los ciudadanos y ciudadanas que viven a lo largo y ancho de ella, organizarse internamente olvidando progresivamente las fronteras, y dotándose de los servicios comunes y compartidos que la nueva escala pueda poner a su disposición.



*Mapa 1*



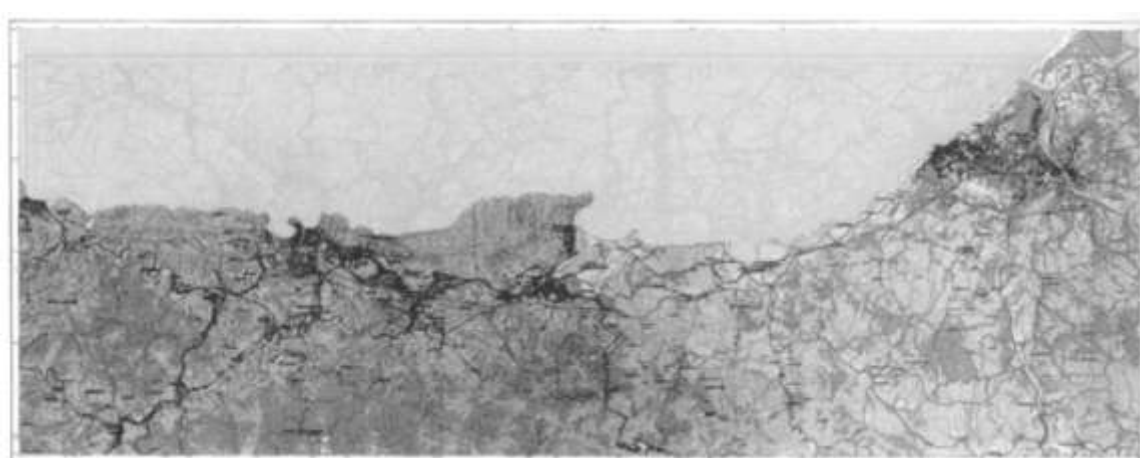
*Mapa 2*



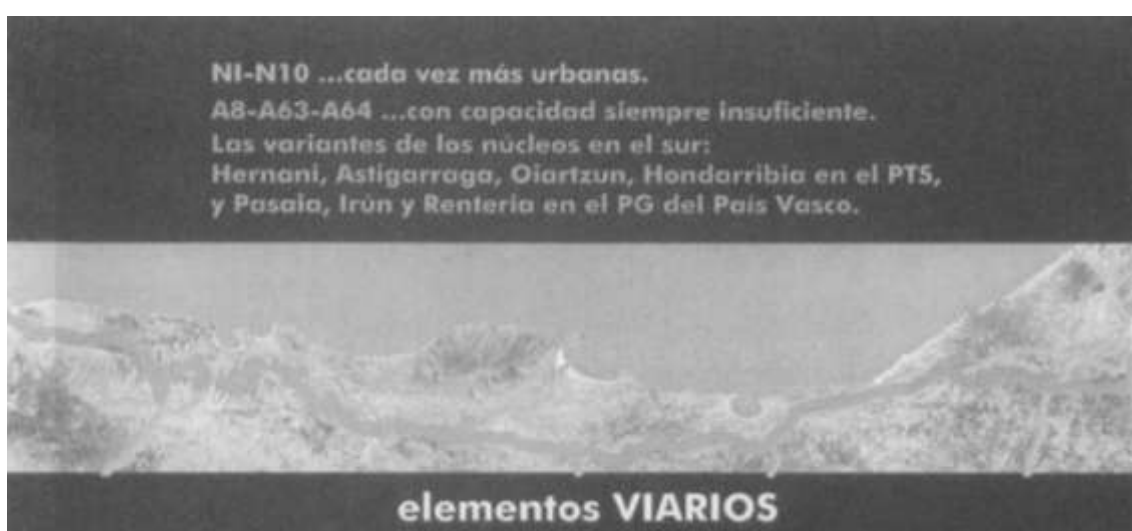
*Mapa 3*



Mapa 4



Mapa 5



Mapa 6

Gráfico 1: Tráfico viario por Biriattou (A-63)

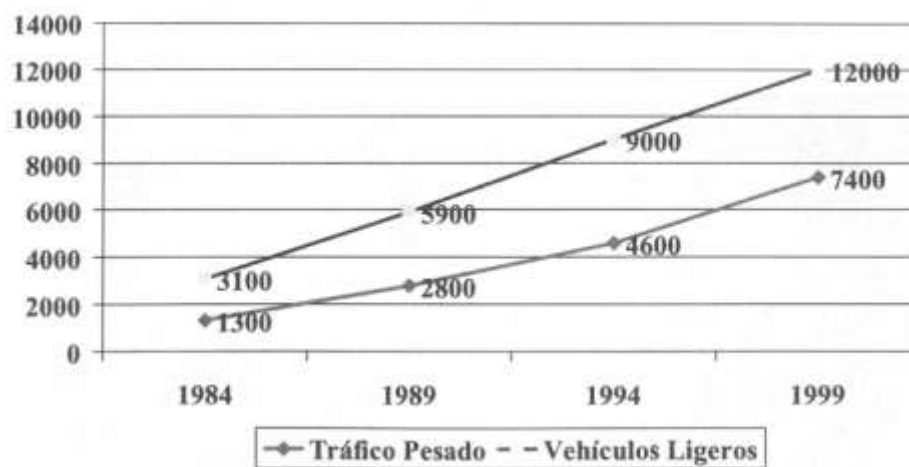


Gráfico 2: Tráfico viario por Biriattou (A-63)

